T R E Ś Ć

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 września 1934 r. | NR. 25

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

KONOSAMENT W ŚWIETLE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW I NOWYCH TENDENCYJ ROZWOJOWYCH

III.

Dowolność układania postanowień konosamentu, szczególnie swoboda umieszczania przez przewoźnika klauzul, zwalniających go od odpowiedzialności za przewożony ładunek, wywołały potrzebę ustalenia jednolitych norm dla treści konosamentu. Konwencja Brukselska z dnia 25. VIII. 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad konosamentu, przez Polskę podpisana, lecz dotąd jeszcze nie ratyfikowana, czyni tej potrzebie w znacznym stopniu zadość. Ustalając na wstępie zasadnicze pojęcia, jak przewoźnik, umowa o przewóz, statek i ładunek, konwencja zawiera następujące główne zasady (art. 3, 4, 5, 6):

I. Przewoźnik winien stosować rozumną staranność (diligence raisonable) przy spełnianiu swego obowiązku przygotowania statku do podróży i uczynienia go zdatnym do żeglugi (état de navigabilité),[1]) należytego zaopatrzenia, obsadzenia statku załogą oraz przygotowania poszczególnych pomieszczeń na statku dla ładunku. Jeżeli nie zastosuje on takiej staranności, ponosi odpowiedzialność za uchybienia i wynikłe z nich straty oraz szkody w ładunku. Z ładunkiem winien on przy załadowaniu, rozmieszczeniu, w drodze i wyładowaniu obchodzić się odpowiednio, troskliwie (de façon appropriée et soigneuse).

W konosamencie należy wymienić umieszczone na dostarczonym ładunku główne znaki, które winny być dokładne i czytelne, liczbę pak (skrzyń) lub poszczególnych sztuk, względnie ilość i wagę oraz stan i zewnętrzny wygląd ładunku. Konosament zawierający powyższe dane, stwarza domniemanie, że ładunek został przyjęty na statek tak, jak te dane w konosamencie wykazują. Przeciwdowód jest dopuszczony.

Załadowcę uważa się za g w a r a n t u j ą c e g o dokładność podanych przez niego znaków, liczb względnie ilości oraz wagi ładunku. Odpowiada on za wszelkie straty i wydatki, wynikłe z niedokładności deklarowania ładunku.[2])

Po przyjęciu ładunku na statek winien przewoźnik, kapitan, albo ajent przewoźnika wydać załadowcy na jego żądanie konosament „Załadowane" itd" (Connaissement „Embarqué" — „Shipped").[3])

Postanowienia dotyczące powyżej wymienionych obowiązków przewoźnika i odpowiedzialności jego za ładunek obowiązują bezwzględnie i wszelkie postanowienia umowne (klauzule), zwalniające go od odpowiedzialności za straty i szkody w ładunku, wynikające z naruszenia powyższych obowiązków lub zmniejszające tę odpowiedzialność, są nieważ-

[1]) tak samo § 509 Khn.

[2]) Khn nie przewiduje specjalnej takiej gwarancji po stronie załadowcy. Jeżeli załadowca zadeklarował ładunek niedokładnie lub fałszywie odpowiada on według § 563 Khn wobec przewoźnika i innych osób za wszelkie szkody i straty, wynikłe dla przewoźnika i innych osób z niedokładnego lub fałszywego zadeklarowania ładunku.

[3]) t. zw. „Abladekonnossament". Mniej praktykowany jest konosament, którego brzmienie rozpoczyna się „Received for shipment" (Ubernahmekonnossament).

ne (sont nules, non avenues et sans effet).[4]) Natomiast zwiększenie odpowiedzialności w drodze umowy jest dopuszczalne.

Wszelkie roszczenia z tytułu utraty i uszkodzenia ładunku przedawniają się w przeciągu roku od dnia wydania go ze statku względnie dnia, którego miał być wydany.[5])

II. W razie strat i szkód (pertes et dommages) w ładunku, wynikłych według twierdzenia poszkodowanego z zaniedbania przez przewoźnika obowiązku przygotowania w należyty sposób statku do żeglugi i przewozu danych ładunków, ciężar dowodu na okoliczność, że przewoźnik spełnił swoje obowiązki i stosował rozumną staranność przewoźnika, leży po jego stronie.

Za straty i szkody w ładunku, spowodowane przez okoliczności o charakterze siły wyższej i podobne (niezawiniony przez przewoźnika ogień, wypadki i niebezpieczeństwa w żegludze, wojna, konfiskata, niezawinione zajęcie sądowe statku, działania władzy, strajk, lokaut, rozruchy, zarządzenia kwarantannowe), działania i zaniechania załadowcy i właściciela ładunku lub ich ajentów i zastępców, następnie niedostateczne opakowanie, niedokładność i braki w znakowaniu, naturalne właściwości, braki w ładunku, niedostrzegalne mimo stosowania rozumnej staranności, jak również straty i szkody wynikające z przeprowadzenia akcji ratowniczej, ani przewoźnik ani statek nie odpowiadają.

Przewoźnik nie odpowiada również za straty i szkody w ładunku, wywołane uchybieniami w nawigacji i administracji statku ze strony kapitana, innego członka załogi, pilota i innych osób pomocniczych przewoźnika, co stanowi pewną inowację w kierunku zmniejszenia jego ustawowej odpowiedzialności, wynikającej z Khn.[6]) Inowacją w tym kierunku jest także postanowienie, że przewoźnik i statek odpowiadają za integralność ładunku tylko do pewnej sumy, mianowicie 100 Ł za każdą jednostkę lub pakę (skrzynię), chyba że zarówno rodzaj jak i wartość ładunku zostały podane przez załadowcę przed załadowaniem i wpisane do konosamentu. Podwyższenie tej sumy w drodze umowy jest dopuszczalne. Odpowiedzialność przewoźnika i statku za szkody i straty w ładunku odpada w razie zadeklarowania ładunku w konosamencie rozmyślnie fałszywie co do rodzaju lub wartości.

III. Przewoźnik może ze swych praw, przewidzianych w konwencji, zrezygnować albo swą odpowiedzialność za ładunek, ustaloną w konwencji w drodze umowy zwiększyć, winno to jednak w konosamencie być wyraźnie zaznaczone.

Postanowienia konwencji zasadniczo nie dotyczą szartpartji. Konosamenty, wystawione obok szartpartji, podpadają pod postanowienia konwencji.

Postanowienia konwencji nie mogą być przeszkodą do umieszczania jakiegokolwiek dozwolonego postanowienia w przedmiocie odpowiedzialności za szkody, powstałe w awarji wspólnej. Strony mogą zgodzić się także na inne warunki, aniżeli przewidziane w konwencji, byleby nie sprzeciwiały się porządkowi publicznemu (l'ordre public), ale tylko wtedy, jeżeli nie będzie wystawiony konosament i warunki zostaną wpisane do zaświadczenia ładunkowego (récépissé), nie mogącego być przedmiotem obrotu handlowego (non négociable). Ale taka umowa nie może dotyczyć zwykłych ładunków, nadawanych w wykonywaniu zwykłych tranzakcyj handlowych (cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires), lecz tylko ładunków nadzwyczajnych, w odniesieniu do których zawarcie specjalnej umowy jest uzasadnione.

Jak widzimy, konwencja stara się wprowadzić pewną stabilizację zasad konosamentu z uwagi na ich płynność, istniejącą wskutek swobody umieszczania w konosamencie najróżniejszych klauzul, dzięki którym wszelka odpowiedzialność przewoźnika za integralność przyjętego na statek ładunku staje się iluzoryczną.

Dr. Władysław Sowiński.

---

[4]) Od szeregu zasadniczych obowiązków nie może się przewoźnik uwolnić przez umieszczenie klauzul w konosamencie. W stosunku do Khn stanowi to zasadniczą zmianę, gdyż odnośne przepisy Khn są dyspozytywne i umożliwiają uwolnienie się od odpowiedzialności za ładunek, z wyjątkiem odpowiedzialności za złą wolę.

[5]) Tak samo w § 905, p. 2 Khn.

[6]) § 485 Khn przewiduje szerszą odpowiedzialność przewoźnika, mianowicie za wszelkie uchybienia członków załogi, a więc i kapitana, popełnione przy wykonywaniu jakichkolwiek czynności służbowych.

Wiadomości z Gdyni

WYBORY DO IZBY.

W dniu 4. bm. odbyło się pierwsze posiedzenie Głównej Komisji Wyborczej pod przewodnictwem Komisarza Wyborczego p. inż. **Celichowskiego.**

Podczas posiedzenia tego ustalone zostały obszary 7 obwodów wyborczych, na które okręg Izby naszej został podzielony. W każdym obwodzie wyznaczono po jednej lokalnej komisji wyborczej w składzie 5 członków i 5 zastępców. 1-szy obwód wyborczy z siedzibą w Gdyni obejmuje miasto Gdynię, powiaty

Morski i Kartuzki; 2-gi obwód z siedzibą w Starogardzie obejmuje powiaty Starogardzki, Kościerski i Tczewski; 3-ci—z siedzibą w Grudziądzu obejmuje m. Grudziądz, powiaty Grudziądzki, Chełmiński i Świecki; 4-ty — z siedzibą w Chojnicach obejmuje powiaty Chojnicki, Sępoleński i Tucholski; 5-ty z siedzibą w Toruniu obejmuje miasta Toruń i Inowrocław oraz powiaty Toruński, Inowrocławski i Wąbrzeski: 6-ty — z siedzibą w Brodnicy obejmuje pow. Brodnicki, Lubawski i Działdowski; 7-my — z siedzibą w Bydgoszczy obejmuje m. Bydgoszcz, powiaty Bydgoski, Wyrzyski i Szubiński.

Termin wyłożenia list wyborczych ustalono na 26 września, listy wyborcze wyłożone będą w lokalach miejscowych Komisyj Wyborczych w ciągu dwóch tygodni. Listy kandydatów powinny być zgłoszone na ręce Przewodniczącego Głównej Komisji Wyborczej nie później, jak w ciągu 3 tygodni od dnia wyłożenia list uprawnionych do głosowania.

Podczas tego samego posiedzenia obrano na zastępcę przewodniczącego Głównej Komisji Wyborczej p. Dyr. Izby Mgr. pr. Henryka Krupskiego.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W SIERPNIU 1934 r.

Ogólne obroty towarowe w sierpniu br. osiągnęły nienotowaną dotychczas *rekordową* liczbę *655.277,6 t.* — o przeszło 32 tysiące ton zatem wyższą od dotychczasowego rekordu obrotów miesięcznych, osiągniętego w listopadzie 1933 r. (622.632,3 t.) oraz o 137.162,9 t. wyższe od lipca br. Od sierpnia 1933 r. obroty miesiąca sprawozdawczego wyższe są o przeszło 92 tysiące ton (562.901,1 t.) Na przywóz przypada 80.941,9 t. oraz na wywóz 574.335,7 ton.

Analizując bliżej poszczególne składniki importu i eksportu należy stwierdzić, iż import w miesiącu sprawozdawczym wykazał spadek o przeszło 19 tysięcy ton w stosunku do lipca br. oraz wzrost o przeszło 1 tysiąc ton w stosunku do lipca br. oraz wzrost o przeszło 1 tysiąc ton w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego.

Spadek przywozu w sierpniu wywołały w pierwszym rzędzie następujące towary: ryż surowy — 6.452 t. (14.504 t.), kawa, kakao i herbata — 620 t. (1.112 t.), tytoń — 304 t. (526 t.), żużle Thomasa — 6.814 t. (9.100 t.), nasiona oleiste różne — 8.305 t. (9.538 t.), kauczuk — 486 t. (754 t.), asfalt — 268 t. (476 t.), ruda żelazna — 2 t. (4.989 t.), piryty — 1.785 t. (6.996 t.), miedź — 1.044 t. (1.273 t.), cynku brak, (154 t.), celuloza — 688 t. (1.140 t.), papa, tektura i papier — 350 t. (1.060 t).

Do towarów, których przywóz wzrósł w sierpniu należą przedewszystkiem: śledzie — 1.346 t. (1.000 t.), tłuszcze zwierz. surowe — 1.376 t. (649 t.), skóry — 2.535 t. (2.154 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 240 t. (188 t.), garbniki — 1.563 t. (799 t.), złom żelazny — 32.432 t. (28.902 t.), wyroby żelazne i stalowe — 366 t. (105 t.), maszyny, aparaty i części — 231 t. (152 t.), szmaty — 741 t. (392 t.), oraz juta — 1.137 t. (1.040 t.)

— Eksport w sierpniu osięgnął liczbę rekordową tak w stosunku do sierpnia roku ubiegłego, jak również lipca r. b. Na uzyskanie tak poważnej liczby wywozu (574.335.7 t.) złożyły się w pierwszym rzędzie następujące pozycje towarów: ryż — 1256 t. (w lipcu brak — w tem 1.102 t. na statkach żeglugi dalekomorskiej do W. M. Gdańska), bekony — 1.891 t. (1.683 t.), wędliny — 364 t. (201 t.), masło — 646 t. (638 t.), jaja — 2.509 t. (731 t.), deski i łaty — 32.322 t. (25.020 t.), wyroby z drzewa — 544 t. (477 t.), klepki — 294 t. (w lipcu brak), dykty — 659 t. (431 t.), *węgiel eksportowy — 458.295 t.* (383.870 t.), węgiel bunkrowy — 17.519 t. (15.723 t.), koks — 31.558 t. (17.310 t.), nawozy azotowe — 2.940 t. (w lipcu brak), biel cynkowa — 217 t. (113 t.), wyroby żelazne i stalowe — 2.094 t. (1.719 t.). blacha cynkowa — 750 t. (357 t.), celuloza — 1.121 t. (342 t.), bawełna — 142 t. (6 t.), materjały i wyroby włókniste — 742 t. (615 t.)

Do towarów, których wywóz w sierpniu zmniejszył się, należą przedewszystkiem: mąka ryżowa i pastewna — 250 t. (800 t.), cukier — 6.863 t. (14.314 t.), sól — 20 t. (200 t.), makuchy — 1.884 t. (1.916 t.), meble gięte — 246 t. (306 t.), wyroby koszykarskie — 15 t. (60 t.), szyny kolejowe — 1.002 t. (4.955 t.), cynk — 696 t. (548 t.), papa, tektura i papier — 861 t. (1.252 t.)

Zamorskie obroty towarowe w miesiącu sprawozdawczym szczegółowo ilustruje następujące zestawienie:

IMPORT:	w tonach
ryż surowy	6.452
owoce świeże	702
owoce suszone	9
orzechy i migdały	10
korzenie	47
kawa, kakao i herbata	620
tytoń	304
napoje alkoholowe pr. wina	59
śledzie	1.346
sadze	70
żużle Thomasa	6.814
tłuszcze zwierz. sur.	1.376
skóry	2.535
nasiona oleiste różne	8.305
oleje	168
żywica	541
kauczuk	486
wyroby gumowe	65
tłuszcze i oleje roślinne	240
asfalt	268
garbniki	1.563
farby	13

ruda żelazna	2
piryty	1.785
złom żelazny	32.432
miedź	1.044
cyna	6
metale różne	310
wyroby żelazne i stalowe	366
maszyny, aparaty i części	231
samochody i motocykle	40
szmaty	741
celuloza	688
papa, tektura i papier	350
bawełna i odpadki	4.824
juta	1.137
len, konopie, sizal itd.	115
wełna i odpadki	494
różne	4.384
Razem	80.942

EKSPORT: w tonach

ryż (w tem 1.102 t. na statkach żegl. dalekomorskiej do W. M. Gdańska)	1.256
mąka ryżowa i pastewna	250
cukier	6.863
sól	20
bekony	1.891
wędliny	364
ptactwo bite	109
masło	646
jaja	2.509
makuchy	1.884
skóry	25
deski i łaty	32.322
wyroby z drzewa	544
klepki	294
dykty	659
meble gięte	246
wyroby koszykarskie	15
węgiel eksportowy	458.295
węgiel bunkrowy	17.519
koks	31.558
nawozy azotowe	2.940
soda	763
karbid	69
salmiak	25
biel cynkowa	217
szyny kolejowe	1.002
wyroby żelazne i stalowe	2.094
cynk	548
blacha cynkowa	750
celuloza	1.121
papa, tektura i papier	861
bawełna	142
materjały i wyroby włókniste	742
różne	5.793
Razem	574.336

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje znaczną poprawę w stosunku do ubiegłego miesiąca, jak również sierpnia 1933 r. Zawinęło do portu w sierpniu rb. 430 statków o pojemności 391.358 nrt, wobec 398 statków o pojemności 333 334 nrt w sierpniu 1933 r.

Wyszło natomiast 432 statki o pojemności 389.396 nrt., wobec 414 statków o pojemności 346.449 nrt w sierpniu 1933 r. W porównaniu z poprzednim miesiącem lipcem ruch statków również wykazuje wzrost tak pod względem ilości, jak i pojemności na wejściu i wyjściu. — Zmniejszeniu uległ jedynie średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w sierpniu w porównaniu ze średnim tonażem w lipcu rb. oraz w sierpniu 1933. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w sierpniu rb. wyniósł 810 nrt.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 44, oraz średni postój statku — 56.8 godzin.

— Ruch statków w miesiącu sierpniu rb. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

bandera	Przyszło ilość	Przyszło nrt	Wyszło ilość	Wyszło nrt
Polska	44	55.702	46	54.397
W. M. Gdańsk	2	1.222	3	2.160
Anglja	18	25.685	17	27.740
Czechosłowacja	2	442	2	442
Danja	58	45.712	61	46.497
Estonja	6	2.460	6	2.460
Finlandja	15	14.495	16	15.103
Francja	2	15.108	2	15.108
Grecja	6	14.619	5	12.129
Holandja	9	4.452	8	6.325
Japonja	1	4.292	—	—
Jugosławja	1	3.932	1	3.932
Łotwa	8	5.977	8	5.977
Niemcy	74	39.040	75	40.680
Norwegja	38	24.990	37	23.758
Panama	1	3.071	61	3.071
Rumunja	1	2.213	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.921	7	21.921
Szwecja	130	87.583	129	86.054
Włochy	6	16.181	7	19.803
Z. S. R. R.	1	2.261	1	1.859
Razem	430	391.358	432	389.396

Kolejność bander w sierpniu rb. ukształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — polska, trzecie — duńska, czwarte — niemiecka, piąte — angielska, szóste — norweska, siódme — amerykańska itd. W miesiącu sprawozdawczym pewnemu niekorzystnemu przegrupowaniu uległa bandera niemiecka z 3-go miejsca (w lipcu) na 4-te (w sierpniu), na korzyść bandery duńskiej, która zajęła obecnie 3-cie miejsce, oraz bandera norweska na korzyść bandery angielskiej. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery 21 państw.

Ruch pasażerów w związku z utrzymującym się nadal sezonem wycieczek morskich, uległ pewnemu zwiększeniu. Osiągnął bowiem

ogólną liczbę 5801 osób wobec 4096 osób w lipcu br. Przyjechało w sierpniu 3197 osób, w tem: 36 osób z Anglji, 2 — z Belgji, 944 — z Danji, 39 — z Finlandji, 461 — z Francji, 345 — z Holandji, 3 — z Niemiec, 4 — Norwegji, 240 — ze Stanów Zjedn. Am. P. oraz 1.123 — ze Szwecji. — Wyjechało natomiast 2604 osób, w tem 216 — z Anglji, 817 — z Danji, 317 — z Finlandji, 461 — z Francji, 2 — z Holandji, 1 — Norwegji, 7 — ze Stanów Zjedn. Am. P., oraz 783 — ze Szwecji.

NOWE POŁĄCZENIE GDYNI Z ABERDEEN.

Currie-Line, która utrzymuje komunikację regularną między Gdynią i Gdańskiem a portami angielskiemi Leith i Grengemouth (Glasgow), z końcem września br. podejmuje bezpośrednią komunikację między portami polskiemi a portem Aberdeen w północnej Szkocji. Podobnie jak do Leith statki będą kursować do Aberdeen co tydzień.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC SIERPIEŃ 1934 R.

Węgiel:

Holandja i Belgja: Przyjęty w Holandji i Belgji system przydzielania kontyngentów importowych poszczególnym krajom odbił się ujemnie na eksporcie naszego węgla do tych krajów.

Zafrachtowano szereg statków o wielkości 4/4300 ton do Bruges i Antwerpji po stawce sh. 3/9 za to przy wyładunku dziennym 2000 ton, sh.4/— przy wyładunku dziennym 1500 ton, zaś sh. 4 /3 za tonę przy wyładunku dziennym 1000 ton.

Do Holandji wyekspedjowano większą ilość statków o wielkości 25/3000 ton z przeznaczeniem do Rotterdamu lub Amsterdamu po sh. 4/9 przy dziennym wyładunku 1200 ton.

Irlandja: W eksporcie do Irlandji panowało dość znaczne ożywienie. Należy wspomnieć następujące kontrakty, zawarte w okresie sprawozdawczym:

2200 ton	Cork	sh. 6/—	za tonę
2000 „	Dublin	6/—	„ „
2200 „	„	6/—	„ „
3400 „	„	5/—	„ „
3700 „	„	4/10½	„
1500 „	Cork	7/—	„ „
1700 „	Dundalk	6/9	„ „
1700 „	Limerick & Foynes	8/—	„ „
1800 „	„ „	7/6	„ „
1100 „	Waterford	8/—	„ „
1100 „	Drogheda	7/9	„ „

Danja: Na skutek konkurencji węgla angielskiego eksport do Danji kształtował się nadal niekorzystnie. Zafrachtowano nieznaczną ilość statków i tyt. przykładu można wymienić:

1500 ton	Odense	sh. 4/9	za tonę
2/2500 „	Mariagerfjord	4/1½	„ „
		1200 ton wyładunku	
1/1300 ton	Aarhus	sh. 5/—	za tonę
700 „	Nyköbing Falster	5/9	„ „

Norwegja:

2300 ton	Greaker	sh. 5/—	za tonę
2200 „	Stavanger	4/3	„ „
4000 „	Tromsö	4/—	„ „

Szwecja:

2500 ton	Norrköping	sh. 4/—	za tonę
2500 „	Wallvik	4/9	„ „
2100 „	Stugsund	4/9	„ „
1500 „	Uddevalla	4/10½	„

Finlandja: Również w Finlandji wprowadzony system kontyngentów łącznie z silną konkurencją węgla angielskiego odbił się na naszym eksporcie w sposób niekorzystny. Znane są następujące kontrakty, zawarte w sierpniu br.

2 × 3000 ton	Kirkoniemi	sh. 3/9	za tonę
2 × 1800 „	Trangsund	3/10½	„ „
2800 „	Koivisto	3/9	„ „

Morze Śródziemne: Na tutejszym rynku frachtowym było znaczne zaoferowanie większych partyj węgla, przeznaczonych do Włoch. dla których wynalezienie odpowiedniego tonażu natrafiało na znaczne trudności. W związku z tem stawki frachtowe wykazywały tendencję zwyżkową.

Znane są następujące kontrakty:

3500 ton	koksu	Genua	sh. 11/9	za tonę
8000 „	„	G. S. S. L.	8/6	„ „
7000 „	„	„	9/—	„ „
8000 „	„	„	9/—	„ „
8000 „	„	„	9/—	„ „
7000 „	„	„	9/—	„ „
75/7800 „	„	Wenecja lub Triest	9/9	„ „
5/5800 „	„	Spalato lub Suzak	9/11	„ „
5500 „	„	Piräus	9/3	„ „
5700 „	„	Algier	9/9	„ „

Wbrew zapowiedziom coroczna jesienna zwyżka frachtów na drzewo nie zaznaczyła się jeszcze w tym roku. Główną przyczyną tego zjawiska jest niewątpliwie nadmierne zaoferowanie tonażu w stosunku do ładunków, znajdujących się na rynku frachtowym. Również nadzieje armatorów Morza Bałtyckiego i Północnego na zwiększony eksport papierówki z Rosji tylko częściowo zrealizowały się, natomiast większość zapotrzebowania na ten materjał została pokryta w Kanadzie.

Anglja: Eksport materjałów tartych nadal ożywiony. Poza statkami linjowemi zafrachtowano cały szereg statków trampowych, przeważnie skandynawskich lub niemieckich.

Za statki o normalnej wielkości 6/800 std. D. B. B. z Gdańska do Londynu płacono sh. 27/— za std. na warunkach Baltwood net.

Za partje przeznaczone do Hull musieli eksporterzy płacić stosunkowo więcej, gdyż trwający od dłuższego czasu zator w dokach drzewnych tego portu nie został dotychczas usunięty. Statki oczekiwały w Hull 10 do 14 dni na wolne miejsce wyładunku. Stawka, kwotowana w sierpniu za ładunki całostatkowe DBB Gdańsk/Hull, wynosiła około sh. 34/— za std. na warunkach Baltwood gross.

Z Gdyni do portów angielskich wyekspedjowano cały szereg statków trampowych. Tyt. przykładu można wymienić następujące kontrakty, wykonane w okresie sprawozdawczym:

duński statek	— 650	std.	Gdynia/Cardiff
,, ,,	— 650	,,	Gdynia/Londyn S. C. D.
niem. statek	— 300	std.	Gdynia/Southampton
,, ,,	— 300	,,	Gdynia/Londyn River
duński statek	—1000	std.	Gdynia/Londyn S. C. D.
,, ,,	— 650	,,	Gdynia/Londyn S. C. D.

Holandja: Zaoferowanie większych ładunków, przeznaczonych do portów holenderskich, było minimalne. Praktycznie biorąc, statki linjowe były w stanie przewieźć całość towarów, pojawiających się na tutejszym rynku.

Belgja: W ubiegłym miesiącu panowało dość znaczne ożywienie w eksporcie zboża z nowych zbiorów i spodziewane jest jeszcze większe natężenie eksportu we wrześniu.

Zafrachtowano cały szereg statków trampowych przeważnie z Gdańska do Antwerpji po stawce od sh. 3/9 w złocie za 1000 kg do sh. 4/— w złocie.

Francja: Poza statkami linjowemi zafrachtowano szwedzki statek dla ładunku 1000 std. D. B. B. z Gdańska do 3 portów zachodnich wybrzeży Francji, oraz fiński statek 125 std. z Gdańska do zach. wybrzeży z datą załadunku we wrześniu.

Danja: Na skutek wiadomości o udzieleniu zamówień przez duńskich importerów zboża na francuską pszenicę wśród tutejszych eksporterów wytworzyła się dążność do wyczekiwania dalszych wypadków. Przy transakcjach pozytywnych warunkiem sprzedaży była natychmiastowa dostawa, wskutek czego płacono stawki nieco wyższe od poprzednio notowanych.

Za partje, przeznaczone do jednego dobrego duńskiego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, płacono Rmk. 5.— za 1000 kg zboża ciężkiego. Za owies stawka frachtowa była wyższa o ca Rmk. 1.— na tonie.

Partje, przeznaczone do portów, położonych nie bardziej na północ od Aalborg, opłacały Rmk. 0,50 za tonę więcej od partyj, przeznaczonych do portów położonych poniżej Aarhus, zaś do Limfjord płacono dalsze Rmk. 0,50 za tonę drożej, tj. Rmk. 6,— za tonę.

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ

Dnia 12. IX. br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

pp. Deyczakowski Zygmunt, dypl. kapt. żegl. wielkiej

Kosianowski Władysław, dypl. kapt. żegl. wielkiej

Wiśniowski Eustachy, dyplom kapt. żegl. wielkiej

Żurawski Jan, dyplom kapt. żegl. wielkiej

Dybek Tadeusz, dyplom por. żegl. wielkiej

Łukawiecki Edward, dyplom por. żegl. wielkiej

Nowaczyński Janusz, dyplom por. żegl. wielkiej

Ryncki Władysław, dyplom por. żegl. wielkiej.

Chojnacki Władysław, dyplom por. żegl. małej

Dubieński Józef, dyplom por. żegl. małej

Kot Zygmunt, dyplom por. żegl. małej

Nagiel Mieczysław, dyplom por. żegl. małej

Szreiber Dymitr, dyplom por. żegl. małej
Szreiber Jan, dyplom szypra I kl.
Bomba Franciszek, dyplom mech. I kl.
Czajkowski Jerzy, dyplom mech. I kl.
Czerski Wojciech, dyplom mech. III kl.
Milewski Szymon, dyplom mech. III kl.
Pleuss Jerzy, dyplom mech. III kl.
Szozda Bolesław, dyplom mech. III kl.
Uliński Stefan, dyplom mech. III kl.
Cybulski Edward, dyplom mech. I kl.
Heinitz, dyplom mech. I kl.
Sokołowski Marcin, dyplom mech. II kl.
Słonina Augustyn, dyplom mech. II kl.

Pozatem Komisja dopuściła do egzaminu w charakterze eksternów w Państw. Szkole Morskiej dla uzyskania dyplomów szypra II kl. — Góreckiego Edmunda i Nowaka Czesława, dla uzyskania dyplomu maszynisty I kl. — Rosego Karola i Klima Konrada dla uzyskania dyplomu na maszynistę II kl.

PROKLAMOWANIE STRAJKU W PORCIE GDYŃSKIM PRZEZ ZWIĄZEK ZAWODOWY TRANSPORTOWCÓW.

W dniu 9. bm. Związek Zawodowy Transportowców proklamował strajk przeciwko legalnym rozporządzeniom Ministerstwa Opieki Społecznej. Ze względu na to, że zastrajkowali robotnicy portowi, należący tylko do tego związku, zaś należący do dwóch innych związków robotników portowych pracy nie porzucili, przeładunek w porcie odbywa się już poczynając od drugiego dnia strajku, normalnie, tak że wedle informacyj Urzędu Morskiego, żaden statek na przeładunek nie oczekiwał.

ZARZĄDZENIE KOMISARZA GENERALNEGO POŻYCZKI NARODOWEJ Z DNIA 22 SIERPNIA 1934 R. W SPRAWIE SKUPU I ZASTAWU OBLIGACYJ POŻYCZKI NARODOWEJ W WYPADKACH LOSOWYCH.

Na zasadzie § 3 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 25. 5. 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 47 poz. 416) o wydawaniu obligacyj 6% Pożyczki wewnętrznej oraz zasadach ich obrotu i w związku z p. 1 lit. 7 obwieszczenia mego z dnia 8 sierpnia 1934 r. o przelewach obligacyj Pożyczki Narodowej — podaję do wiadomości, że skup lub zastaw obligacyj Pożyczki Narodowej zostanie umożliwiony subskrybentom:

a) w wypadkach całkowitej utraty przez nich środków egzystencji,

b) w razie zniszczenia ich majątku na skutek klęsk żywiołowych.

c) w ciężkich wypadkach losowych.

Zezwolenia udzielane będą na podstawie umotywowanych podań, skierowanych do mnie, przyczem w podaniach należy wymieniać numery i odcinki obligacyj Pożyczki Narodowej, przeznaczonych do sprzedaży lub zastawu oraz wyraźnie wskazać czy petent stara się o skup czy zastaw obligacyj.

Zgodność przytoczonych w podaniu motywów z faktycznym stanem rzeczy powinna być stwierdzona:

1) w podaniach pracowników państwowych, samorządowych, przedsiębiorstw państwowych i samorządowych — przez ich władze służbowe.

2) w podaniach rzemieślników — przez Izby Rzemieślnicze,

3) w podaniach przemysłowców i kupców — przez Izby Handlowo-Przemysłowe,

4) w podaniach rolników — przez Izby Rolnicze, ewent. przez urzędy gminne,

5) w podaniach właścicieli nieruchomości — przez Polski Związek Zrzeszeń Własności Nieruchomości Miejskiej w Polsce,

6) w podaniach lekarzy — przez Izbę Lekarską,

7) w podaniach adwokatów — przez Radę Adwokacką,

8) w podaniach notarjuszy i pisarzy hipotecznych — przez Związek Notarjuszów i Pisarzy Hipotecznych,

9) w podaniach architektów — przez Związek Stowarzyszeń Architektów Polskich,

10) w podaniach pracowników umysłowych prywatnych — przez Rady Okręgowe Unji Związków Zawodowych Pracowników Umysłowych,

11) w podaniach pracowników fizycznych bezrobotnych — przez Urzędy Pośrednictwa Pracy.

Do stwierdzania motywów podań we wszystkich wyliczonych wypadkach jak i w wypadkach niewymienionych, powołane są również lokalne władze administracyjne. Petent więc może w celu otrzymania stwierdzenia zgodności motywów z faktycznym stanem rzeczy odnieść się po opinję albo do wymienionych związków i instytucyj albo do lokalnych władz administracyjnych.

W razie przychylnego załatwienia podania petent otrzyma odemnie zawiadomienie dokąd winien się udać w celu dokonania sprzedaży lub zastawu obligacyj Pożyczki Narodowej. Skup obligacyj odbywać się będzie po kursie 96 za zł. 100,— im. wart. plus kupon bieżący — zastaw obligacyj po kursie 60 za zł. 100.— im wart.

(—) Minkowski
Komisarz Generalny Pożyczki Narodowej

Wiadomości z portu gdańskiego

IZBA DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

W dniu 20. 8. br. ogłoszone zostało rozporządzenie o utworzeniu Izby dla Handlu Zagranicznego. Izba jest instytucją prawa publicznego, a celem jej jest popieranie stosunków handlowych Gdańska z zagranicą. W szczególności ma ona: współdziałać z władzami przez udzielanie informacyj i opracowywanie wniosków oraz opinij w sprawach handlu zagranicznego; wspierać członków w ich stosunkach handlowych z zagranicą; utrzymywać organizację dla podtrzymania i zacieśnienia stosunków handlowych z zagranicą; zorganizować kupieckie sądy polubowne. W sprawach handlu zagranicznego jest Izba dla władz organem opinjodawczym.

Członkami Izby dla Handlu Zagranicznego mogą być właściciele lub kierownicy przedsiębiorstw handlowych lub przemysłowych trudniący się handlem zagranicznym, którzy zgłoszą swe przystąpienie i zostaną przyjęci.

Organami Izby są: prezydjum, Rada i zgromadzenie członków. Prezydjum składa się z prezesa i 2 członków, mianowanych i odwo-

ływanych przez Senat. Prezydjum jest organem reprezentującym Izbę nazewnątrz, kierującym jej działalnością i za nią odpowiedzialnym.

Rada składa się z prezydjum i pewnej liczby członków Izby (najwyżej 12), którzy przez zgromadzenie zostaną wybrani. Rada jest organem doradczym dla prezydjum, ponadto może tworzyć komisje dla poszczególnych celów.

Zgromadzenie członków decyduje w sprawach przewidzianych w ustawie, ponadto zaś we wszystkich sprawach przedłożonych mu przez prezydjum może również występować z własnemi wnioskami.

Koszta utrzymania Izby ponoszą członkowie, którzy płacą składki od 20 do 300 guldenów rocznie (składka zwyczajna wynosi 60 guld.); ponadto może ona za specjalne czynności pobierać opłaty.

Izba podlega nadzorowi Senatu.

Pierwsze prezydjum zostało przez Senat gdański mianowane w składzie: Prezes kupiec gdański p. Schnee, członkowie prezydjum: p. dr. Z. Mcczyński, prezes Związku Popierania Polsko - Gdańskich Stosunków Gospodarczych i p. Chrzan, syndyk gdańskiej Izby Handlowej.

Utworzenie Izby dla handlu zagranicznego stoi w ścisłym związku z wykonaniem umów polsko-gdańskich, zawartych w dniu 6. 8. br.



UTRUDNIENIA DEWIZOWE WYWOŁUJĄ ZMIANY W EKSPLOATACJI PORTU W HAMBURGU.

W Hamburgu zapowiada się głębsza reorganizacja eksploatacji nabrzeży i składów portowych. Prawdopodobne jest utworzenie prywatnego przedsiębiorstwa eksploatacji nabrzeży, typu „Bremer Lagerhaus Gesellschaft". Jeszcze przed realizacją sprawy przejścia eksploatacji nabrzeży w ręce jednego wielkiego prywatnego przedsiębiorstwa miałby ulec reorganizacji system hamburski składowania tranzytowego i zwykłego. Tu bowiem leży klucz sprawy; już obecnie magazynowanie odczuwa skutki utrudnień obrotu dewizami i będzie odczuwać je coraz bardziej, ulegając pewnym zarządzeniom; właściwą drogą wyjścia z sytuacji ma być prywatna eksploatacja nabrzeży.

PRZYGOTOWANIA DO ZAPROWADZENIA WOLNYCH PORTÓW W STANACH ZJEDNOCZONYCH

Komisja międzyministerjalna, wyznaczona w Stanach Zjednoczonych celem stworzenia wolnych portów ukończyła obecnie swe prace. Większość wielkich portów Stanów złożyło wnioski i przyznanie im praw wolnych portów. Celem tego wielkiego projektu jest, aby organizacja wolnych portów przyczyniła się do rozwoju handlu tranzytowego Stanów Zjednoczonych.

RUCH PORTOWY LENINGRADU W LIPCU

Według źródła sowieckiego do portu leningradzkiego weszło w lipcu 98 statków, w tem 40 zagranicznych. Przeładowano 229.000 ton towarów. Ruch ten i przeładunek uważany jest za normalny dla tej pory roku, chociaż miał się dawać odczuwać brak magazynów, z których połowa nie jest jeszcze przystosowana do przyjęcia towaru na zimę.

ITALJA POPIERA SWE POŁĄCZENIA Z POŁUDNIOWĄ AFRYKĄ.

Gazetta Ufficiale ogłosiła dekret przyznający na 5 lat subwencje dla towarzystw Italia i Navigazione Libera Triestino, między innemi za stałe połączenia z Afryką Południową.

Za samą obsługę linji Genua — Południowa Afryka statkami regularnemi „Duilio" i „Giulio Caesare" towarzystwo „Italia" otrzymuje rocznie 18,75 mil. subwencji.

Jest rzeczą ciekawą, że oba towarzystwa otrzymują równocześnie subwencję od rządu południowo-afrykańskiego w wysokości 40.000 funtów szterlingów rocznie.

PROJEKT 8-GODZINNEGO DNIA PRACY MARYNARZY W SZWECJI ZOSTAŁ ODRZUCONY.

Projekt ustawy wprowadzającej 8 godzinny dzień pracy w marynarce szwedzkiej nie przeszedł: najpierw w Izbie uchwalono większością 87 głosów przeciwko 84, że należy odczekać opinji w tej sprawie międzynarodowej konferencji, którą B. I. T. (Międzynarodowe Biuro Pracy) zwołuje w przyszłym roku w Genewie. Następnie Senat znaczną większością odrzucił projekt, z motywem, iż obecny kryzys nie pozwala obciążać przedsiębiorstw żeglugowych nowemi ciężarami.

KONSEKWENCJE LOGICZNE NIEZWYKŁEJ KLAUZULI - OBOWIĄZUJĄ

Niedawno francuski sąd arbitrażowy rozpatrywał skargę Norweskiego Związku Armatorów przeciwko ekspedytorowi, który frachtował statek, należący do związku, na przewóz rudy z Setubal. W umowie była umieszczona klauzula, że czas oszczędzony przy ładowaniu może być doliczany do czasu wyznaczonego na wyładowanie. Tymczasem okazuje się, że przy wykorzystaniu oszczędności czasu na ładowaniu powstały przy wyładowaniu warunki do zwrotu za pośpieszne wyładowanie przed terminem (dispatch money), które sobie frachtujący obliczył, powołując się na umowę frachtową.

Sąd arbitrażowy przyznał słuszność frachtującemu. Sąd stwierdził przytem, że zazwyczaj czas ładowania nie łączy się z czasem wyładowania, lecz skoro wprowadzono niezwykłą w praktyce klauzulę, to należy wyciągnąć stąd wszystkie konsekwencje i uznać, że dispatch money może być obliczane ze zsumowanego czasu ładowania i wyładowania, mniej faktyczne ładowanie i wyładowanie.

CZY NIEBIESKA WSTĘGA OCEANU OSTATECZNIE PRZEJDZIE DO ANGLJI

Niebieska wstęga oceanu, po wydarciu jej „Mauretanji" przez Niemcy przeszła następnie do Italji (na trasie Gibraltar—New York). Obecnie spodziewane jest przejście jej w kwietniu 1935 r. do „Normandie", poczem z pewnością przejdzie ona do „Britanii", alias „Victorii" budującej się obecnie dla Cunarda w Anglji.

Statek nie jest jeszcze ochrzczony i niektóre szczegóły o nim, zwłaszcza dotyczące maszyn trzymane są w tajemnicy. Pojemność jego wyniesie 73 000 ton brutto, przy wadze własnej przeszło 50 000 ton. Siła turbin około 200 000 koni maszynowych, śrub cztery. Szybkość drogowa prawdopodobnie osiągnie 30 węzłów. Statek ma być trzykominowy: elewacja kominów nad pokładem przewyższy 20 metrów.

Będzie to zapewne na długie lata „ostatnie słowo" szybkości w komunikacji transatlantyckiej.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

WZROST WYWOZU WĘGLA KAMIENNEGO W R. B.

W ciągu pierwszych 8-miu miesięcy rb. wywóz węgla kamiennego z Polski wykazuje poważny wzrost w porównaniu z analogicznym okresem 1933 r. Ilustruje to poniższe zestawienie (w tys. ton — dane za sierpień i pierwsze 8 miesięcy rb. prowizoryczne):

1934 r.: styczeń 939, luty 732, marzec 798, kwiecień 783, maj 777, czerwiec 729, lipiec 775, sierpień 895, razem 6.428.

1933 r.: styczeń 822, luty 735, marzec 684, kwiecień 583, maj 615, czerwiec 685, lipiec 834, sierpień 813, razem 5.771.

W bież. roku wywieziono więc w okresie styczeń — sierpień o 657 tys. ton węgla kamiennego więcej niż w tym samym czasie r. ub. Procentowy wzrost w r. b. wynosi więc 11,3 proc.

UMOWA HANDLOWA POLSKO - HISZPAŃSKA.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje:

„Umowa Handlowa Polsko - Hiszpańska z dnia 7 maja 1930 r. obowiązuje do dnia 25 września 1934 r., ponieważ Rząd Hiszpański ponownie przedłużył termin trwania jej o miesiąc, to jest do daty 25 września rb."

EKSPORT SOLI JADALNEJ DO KANADY.

Dnia 10 września odszedł z Gdyni do Montrealu norweski statek „Siren" z ładunkiem 3.000 ton soli jadalnej (rock salt).

Transport powyższy zasługuje na podkreślenie z tego względu, iż jest to pierwsza próba eksportu soli polskiej do Kanady, który wynosi niespełna tyle, ile wyniósł całkowity eksport soli jadalnej przez port gdyński w w 1933 r.

Przedstawiciel firmy Canpol Limited w Montrealu, która tę sól sprowadza wyraził się z zadowoleniem o sprawności i szybkości załadunku w naszym porcie.

NOWE PRZEPISY IMPORTOWE. NA ŁOTWIE.

W dniu 11 sierpnia rb. weszła w życie ustawa o handlu importowym, regulująca w nowy sposób system importu zagranicznych towarów na Łotwę. Według postanowień jej, wwozić towary na swój lub cudzy rachunek mają prawo jedynie kupcy i przedsiębiorstwa, którym Ministerstwo Skarbu udzieliło odpowiedniego zezwolenia. Zezwolenie zaś takie mogą otrzymać kupcy i przedsiębiorstwa wykupujący świadectwa handlowe 1 lub 2 kategorji, lub przemysłowe 1, 2 lub 3 kategorji i przeprowadzający tranzakcje importowe conajmniej od dnia sierpnia 1930. W szczególnych tylko wypadkach mogą uzyskać zezwolenie kupcy i przedsiębiorstwa, nie odpowiadające powyższym warunkom. Zezwolenia na przeprowadzanie tranzakcyj ważne są jeden rok kalendarzowy, nie mogą być odstępywane, w pewnych zaś wypadkach mogą być cofnięte.

Towary wwiezione przez osobę nie posiadającą zezwolenia na przeprowadzanie tranzakcyj importowych nie będą wydane z komory celnej, komisja zaś walutowa po dniu 1 września br. nie będzie od osób takich przyjmować podań w sprawie przywozu towarów.

Wydane zezwolenia zostają zarejestrowane w specjalnej księdze i zostają niezwłocznie podane do wiadomości Komisji Walutowej.

Opłata za otrzymanie zezwolenia na przeprowadzenie tranzakcyj importowych wynosi 1000 łatów rocznie.

Przepisy ustawy o handlu importowym nie stosują się do instytucyj i przedsiębiorstw państwowych, oraz osób, otrzymujących z zagranicy wypadkowo przesyłki dla własnego użytku. P. I. E.

ZAOSTRZENIE PRZEPISÓW O ZNAKOWANIU JAJ W ITALJI.

Według obowiązujących przepisów musi być każde jajo wwożone do Włoch z zagranicy zaopatrzone w znak kraju pochodzenia. Nazwa kraju pochodzenia winna być w języku włoskim, widoczna (litery conajmniej 2 mm), wyraźna i nie ulegająca starciu; dotąd jednak szczegółowych przepisów w tym kierunku nie było. Obecnie okólnikiem Ministerstwa Skarbu ustalony został sposób znakowania jaj, który pozwala na otrzymanie znaku, w praktyce wystarczająco trwałego.

Sposób ten polega na odciśnięciu znaku przy użyciu odpowiedniego atramentu, oraz na pokryciu w ten sposób otrzymanego odcisku z lakierem, pozwalającym na zabezpieczenie znaku przed próbami usunięcia go, co czynione jest najprostszemi sposobami, jak naprzykład pocieranie sokiem z cytryny.

Atrament może być przygotowany w sposób następujący: rozpuszcza się na zimno w 35 gramach wody 5 gramów białka suszonego, potrząsając często, aby ułatwić rozpuszczenie; dodaje się następnie 4 gramy gliceryny i 7 gramów błękitu 3 B. (zwanego także kolorem bleu diamina 3 B., bleu congo 3 B., bleu naftamina 3 B.) i wstrząsa się długo i starannie, tak, aby masa doskonale się zmięszała.

W ten sposób przygotowanym atramentem nasyca się poduszeczkę i używa do znakowania przy pomocy stempla gumowego.

Jak tylko odcisk wyschnie, pokrywa go się przy pomocy małego pendzelka lakierem zabezpieczającym, który się otrzymuje przez rozpuszczenie 25 gramów gumy syntetycznej typu „Albertolo 117“ w 100 gramach czystego benzolu.

Wyżej wymieniony sposób doradzany będzie przez urzędy celne firmom i stowarzyszeniom, gdy się o to zwrócą.

Ustaliwszy tak sposób wyciskania znaku przedstawiającego minimum trwałości uznanej za niezbędną, ustalono, jak powinny postępować komory celne i inne kompetentne organy skarbowe, aby sprawdzić, czy znakowanie jaj, o ile uskutecznione jest zagranicą lub jakkolwiekbądź poza ich ingerencją, odbywa się zgodnie z ustalonemi wymaganiami.

P. I. E.

NOWE METODY KONSERWACJI ŚRODKÓW ŻYWNOŚCI W ANGLJI.

Komitet Badania Artykułów Spożywczych przedłożył Departamentowi Badań Naukowych i Przemysłowych sprawozdanie z wyników osiągniętych w ostatnim roku w dziedzinie konserwacji niektórych środków żywności. Interesujące szczególnie jest konserwujące działanie dwutlenku węgla. Mięso wołowe, które dotychczas dla dłuższych transportów musiało być mrożone, da się przechowywać 60—70 dni w stanie chłodzonym, jeśli w atmosferze znajduje się 10—20 proc. dwutlenku węgla. Natomiast bekony wytrzymały w atmosferze czystego dwutlenku węgla w temperaturze 32 stopni — 18 tygodni, w temperaturze zaś 26,6 i 14 stopni aż ośm miesięcy; stan ich był po upływie tego czasu doskonały. Opracowywane są również metody dłuższego przechowywania ryb i śledzi przez mrożenie ich w słonej wodzie.

USTALENIE KWOT DLA KAWY, HERBATY I ZIAREN KAKAOWYCH PRZY OBROCIE KOMPENSACYJNYM.

W związku z obwieszczeniem Ministra Skarbu z dnia 11 października 1933 r. (Monitor Polski Nr. 236 poz. 257) w sprawie towarów zaliczonych do obrotu kompensacyjnego na podstawie § 2, oraz w sprawie wysokości kwot przewidzianych w § 6, ustanowione zostały następujące kwoty dla kawy, herbaty i ziaren kakaowych:

Kawa brazylijska	zł. 30,—	od 100 kg.
Kawa niebrazylijska	zł. 51,—	od 100 kg.
Herbata	zł. 56,—	od 100 kg.
Ziarno kakaowe	zł. 13,50	od 100 kg.
Banany	zł. 50,—	od 100 kg.

Powyższe obowiązuje od dnia 29 sierpnia 1934 r. i dotyczy podań, które poczynając od tego terminu wpłynęły do Ministerstwa Skarbu.

DZIELENIE KONOSAMENTÓW.

W związku z umieszczaniem przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na zezwoleniach przywozu klauzuli „ważne tylko przy konosamencie, wystawionym w kraju pochodzenia towaru bezpośrednio na porty polskie i bez przeładunku w portach trzeciego kraju“, firmy ekspedytorskie w Gdyni napotykały na cały szereg trudności przy dzieleniu konosamentów celnych w wypadkach, gdy towar, który nadszedł do Gdyni na order za jednym konosamentem, był przezna-

czony dla kilku odbiorców. Pomimo wykupienia przez spedytorów konosamentów celnych, Urząd Celny zezwalał na dzielenie tychże tylko na wniosek linij okrętowych. Ponieważ procedura ta utrudniała znacznie pracę ekspedytorom portowym, jedna z firm ekspedycyjnych w Gdyni wystąpiła do Urzędu Celnego z wnioskiem o zmianę odnośnej procedury. Izba stojąc na stanowisku, że po wykupieniu konosamentu, uprawnioną do rozporządzania towarem jest osoba posiadająca konosament celny, prośbę firmy poparła z tem, że w powyższych wypadkach wniosek o dzielenie konosamentów winien być składany nie przez linje okrętowe, lecz przez posiadacza konosamentu.

Urząd Celny zawiadomił Izbę pismem z dnia 6 września br. Nr. II-154/21/34, że przychylił się do powyższego wniosku i ustalił nowy tryb postępowania w odnośnej kwestji.

Tryb ten jest następujący:

Firma ekspedytorska po otrzymaniu z Linji Okrętowej konosamentu celnego, zawierającego towar dla kilku odbiorców, będzie mogła po przedłożeniu odpowiedniej („delivery orders“) wraz z konosamentem celnym, przeprowadzić zmianę. Po odpowiedniem oznaczeniu kwitów wydawczych Urząd Celny wyda je przedstawicielowi firmy ekspedycyjnej, konosament celny zaś unieważni i zatrzyma u siebie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 SIERPNIA 1934 R.

ALBANJA. Wprowadzone zostały dodatkowe opłaty celne, które wynoszą obecnie: 16 proc. cła + 1 proc. od wart. od towarów, korzystających z klauzuli największego uprzywilejowania, 18 proc. cła + 1 proc. od wartości od towarów nie korzystających z z klauzuli największego uprzywilejowania i 68% cła + 1 proc. od towarów kategoryj XIV do XVIII nie korzystających z klauzuli największego uprzywilejowania.

ARGENTYNA. Komisja kontroli dewiz zarządziła, że towary, które nadeszły do Argentyny, dla których jednak nie uzyskano „pozwolenia uprzedniego“, będą mogły otrzymać przydział dewiz tylko z nadwyżki pozostałej po pokryciu wszystkich „pozwoleń uprzednich“ oraz przydziału na cele inne, niż import towarów.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Z dniem 2 sierpnia 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na bawełniane tkaniny, płótno żaglowe, wyroby powroźnicze.

AUSTRJA. Rozporządzeniem z dnia 27 lipca 1934 r. wprowadzony został podatek od drożdży zarówno produkcji krajowej jak i zagranicznej, który wynosi przy zawartości substancji suchej do 35 proc. — 40 groszy od 1 kg i przy zawartości wyższej — 160 groszy od 1 kg.

BELGJA. W związku z wprowadzeniem kontyngentów na wyroby włókiennicze, odnośne władze wyjaśniają, że tylko 50 proc. importu z roku 1933 będzie dopuszczone do wwozu.

BRAZYLJA. Od dnia 6. 8. 1934 r. wolno eksporterom sprzedawać wszystkie uzyskane za wywieziony towar dewizy bankom prywatnym, stosownie jednak do przepisów obowiązujących określona ich część musi być sprzedana po kursie oficjalnym, reszta zaś po kursie wolnym. Banki obowiązane są tę część dewiz, którą nabyły po kursie oficjalnym odstąpić po tym kursie Bankowi Brazylijskiemu. W ten sposób zniesiony został przepis, że eksporter mógł część dewiz sprzedawać wprawdzie po kursie wolnym, ale tylko tym, którzy posiadali pozwolenie dewizowe; obowiązek oddawania części po kursie oficjalnym Bankowi Brazylijskiemu pozostał.

BUŁGARJA. Wywóz nasion oleistych i prosa dozwolony został tylko w razie odstąpienia uzyskanych dewiz Bankowi Narodowemu. Wywóz kukurydzy zbioru 1933 r. dopuszczony jest tylko w drodze kompensaty za towary pierwszej potrzeby.

CEJLON. Dekretem z dnia 25 lipca 1934 r. podwyższone zostało cło na piwo z 1,25 na 3 rupje od galona i obniżone cło na mąkę pszenną z 2 na 1 rupję od cwt.

CZECHOSŁOWACJA. Pozwolenia dewizowe na towary poz. tar. cel. 653 (śrut, makuchy oleiste, wytłoki buraczane) w związku ze zmonopolizowaniem ich przywozu utraciły ważność z dniem 21. 8. 1934 r.

FRANCJA. Dekretem z dnia 31 lipca 1934 r. z mocą obowiązującą od 1 sierpnia rb. weszło w życie rozporządzenie, na mocy którego podwyższone zostały stawki celne o 4 proc. na wszystkie towary z wyjątkiem wymienionych w osobnej liście. W praktyce zwyżka dotyczy większości artykułów przemysłowych oraz niektórych rolnych i hodowlanych.

GRECJA. Zezwolono na import ponadkontyngentowy wyrobów drzewnych, pneumatyków, żelaza i rzemieni poz. 45, 46, 266 a) 4, 5, 6, 61, 62, 63 tar. cel., w drodze 100 proc. kompensaty za towary greckie.

JAMAJKA. Skontyngentowany został import towarów włókienniczych, przyczem przyznany został kontyngent dla Polski w wysokości 20 yardów.

KUBA. Wprowadzone ograniczenia wypłat zagranicznych dla przeciwdziałania ucieczce kapitałów zostały z dniem 14. 7. 1934 r. cofnięte.

LITWA. W związku z zawarciem w dniu 6 lipca 1934 r. traktatu z W. Brytanją przyznane zostały ze strony Litwy zniżki celne na sól, śledzie, superfosfaty, cement, węgiel i koks, opony dla samochodów, blachę żelazną, cynę, wozy osobowe, bawełnianą i wełnianą przędzę, tkaniny bawełniane, wełniane i ze sztucznego jedwabiu, towary kolonjalne. Ze strony W. Brytanji przyznane zostały cła preferencyjne dla Litwy na masło, jaja, nasiona koniczyny, masę drzewną i drewno nawpółobrobione.

NIEMCY. Przydział dewiz w miesiącu wrześniu został ustalony na 5 proc. udzielonych zezwoleń ogólnych.

Na zakupy w czasie Lipskich Targów Jesiennych będą mogli cudzoziemcy zużyć należności zamrożone własne.

NORWEGJA. Rozporządzeniem Rady Państwa został upoważniony Minister Handlu do wydania zarządzeń zmierzających do zapewnienia Norwegji pokrycia należności, jeśli jakiś kraj ogranicza lub utrudnia przekazywanie w tym celu środków płatniczych zagranicę.

PALESTYNA. Na mocy rozporządzenia z dnia 9 sierpnia 1934 r. wciągnięte zostały na listę towarów wolnych od cła maszyny i aparaty, służące do pro-

dukcji wody kolońskiej, perfum i esencyj kwiatowych.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Wprowadzona została reglamentacja importu pszenicy. Dla wprowadzenia tego artykułu koniecznem będzie uzyskanie licencji od ministerstwa finansów.

RUMUNJA. Według doniesień prasy projektowana jest podwyżka opłat licencyjnych na towary skontyngentowane przyczem podwyżką opłat licencyjnych mają być objęte również surowce.

TURCJA. Do Ligi Narodów zgłoszono wypowiedzenie układu londyńskiego o rozejmie celnym.

URUGWAJ. Zamierzona reorganizacja systemu ograniczeń dewizowych na razie przeprowadzona nie została i obowiązują w dalszym ciągu przepisy dotychczasowe.

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 21 sierpnia 1934 r. wprowadzone zostały cła specyficzne na miejsce poprzednich (20 proc. ad valorem) na konserwy owocowe, bez cukru, które przedstawiają się następująco: truskawki, maliny — 9 szyl., porzeczki — 4 szyl., agrest — 3 szyl. i mieszane — 9 szyl.

WŁOCHY. Dekretem z dnia 10 sierpnia 1934 r. wprowadzone zostały kontyngenty na następujące artykuły: ser twardy (poz. 30a): smalec wieprzowy (129); rudę cynkową (274e); szkła oczne (486b): kaolin (556); celuloid w kawałkach, płytach itp. (642a) 2), a) 3), a) 4), a) 5); superfosfaty mineralne i z kości (715a) 1) szczotki ze szczeciny (914b) 2).

Możliwości handlowe i eksportowe

Firma norweska interesuje się importem z Polski żelaznych słupów (masztów) do latarni. P/20430/43/Gą.

Udający się do Palestyny obejmie przedstawicielstwo firm polskich produkujących blachę cynkową, naczynia emaljowane, żelazne, oraz farby i laki. P/20428/43/Gą.

Firma palestyńska zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw polskich eksporterów produkujących wyroby tekstylne, szklane, drzewo, komplety skrzynkowe. E/20417/21/Ch.

Agent od kilkudziesięciu lat pracujący na Martynice, pragnie zająć się sprzedażą towarów pochodzenia polskiego. E/20785/3R/Ch.

Na rynku angielskim istnieje zapotrzebowanie na teczki ze skóry chromowej z Polski. P/21136/58/M.

Firma krajowa poszukuje producentów kompletów skrzynkowych dla eksportu na Cypr. P/20360/40/MM.

Firma norweska interesuje się importem z Polski deszczułek dębowych do beczek dla tłuszczów jadalnych. Dostawa znaczniejszych ilości. P/20432/40/MM.

Firma estońska poszukuje w Polsce ca 2000 m^2 posadzki dębowej z dostawą do 1 listopada rb. P/20480/40/MM.

Firma belgijska poszukuje dostawców sosnowych okrąglaków okorowanych. P/20670/40/MM.

Są możliwości zbytu trzciny budowlanej na rynku austrjackim. P/19951/59/MM.

Firma palestyńska agenturowa organizuje dział sprzedaży polskiej produkcji w zakresie branży metalowej, tekstylij, wyrobów drzewnych, chemikalij itp. P/20030/64/R.

Firma kanadyjska poszukuje dostawców artykułów jubilerskich i bursztynowych. P/21214/64/Sz.

Firma kanadyjska poszukuje dostawców zabawek drzewnych. P/21215/64/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy komunikacyjne

PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO REWIZJI ROZKŁADÓW JAZDY.

W związku z mającem nastąpić wkrótce rozpoczęciem prac Minist. Komunikacji nad sporządzeniem nowego rozkładu jazdy pociągów w komunikacji dalekobieżnej, Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni przystąpiła do zbierania materjałów dotyczących dezyderatów sfer gospodarczych okręgu co do zmian, jakich należałoby żądać w przyszłym rozkładzie jazdy.

Uwagi i życzenia nadsyłać należy do Izby do dnia 20 września br. odnośnie pociągów w komunikacji międzynarodowej i do dnia 15 października br. w komunikacji wewnętrznej.

UZUPEŁNIENIE CZESKOSŁOWACKO — POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ

Z dniem 10 września b. r. uzupełniono czeskosłowacko — polską taryfę portową w sposób następujący:

Włączono czeskosłowacko — węgierskie punkty graniczne do taryf artykułowych 40 na owoce, 41 na tłuszcze i oleje, 60 na wełnę i szmaty, 74 na krochmal i klej, 163 na przetwory mięsne, 233 na włókna roślinne, 257 na mąkę mięsną i rybią, i 265 na garbniki i wyciągi garbarskie, zaś czeskosłowacko — austrjackie punkty graniczne do taryf artykułowych 40 na owoce, 74 na krochmal i klej, 156 na tkaniny, 163 na przetwory mięsne i 233 na włókna roślinne. Stawki opłat przewozowych do wzgl. od tych przejść granicznych będą bezwzględnie konkurencyjnemi w stosunku do stawek od innych portów.

Pozatem włączono do tar. art. 41 na tłuszcze i oleje stacje Komarno i Kosice, do tar. art. 60 na wełnę i szmaty Pisek i Strakonice, tar. art. 74 na krochmal i klej stacje Liben i Tabor, tar. art. 79 na szmirgiel, korund i karborund stację Chrastecky Dvur, tar. art. 102 na drzewo stacje Brezno u H i Lucatin, tar. art. 104 na żelazo stacje Kraluv Dvur, Stare Klad-

no i Trnava oraz kilka stacji do tar. art. 156 na tkaniny oraz 233 na włókna roślinne.

Równocześnie włączone będą następujące artykuły do omawianej taryfy: kiełki słodowe, łuski owsiane, nasiona traw, koniczyny, esparsety itp., miąsz pomidorowy, klej z kości, szewski i stolarski, tlenek glinu (kalcynowany wodan glnki), wyroby z blachy żelaznej, także cynkowane, rudy chromu, włókno afrykańskie.

POCZTA LOTNICZA DO BRAZYLJI.

Wobec wielkiego oddalenia południowo-amerykańskich rynków od polskiego producenta i przeszkód, jakie wynikają z konieczności odczekania przynajmniej 6 tygodni na wymianę korespondencji zwykłą drogą, podajemy poniżej dane dotyczące połączenia poczty lotniczej pomiędzy Polską a Brazylją.

Polska posiada obecnie dwa takie połączenia, a mianowicie przez Berlin i linje niemieckie, oraz przez Paryż i linje francuskie.

1) Poczta lotnicza południowo-amerykańska zabierana jest z Berlina samolotem raz w tygodniu — w sobotę i dostarczana do Friedrichshafen, skąd dalej odchodzi albo samolotem, albo — podczas ciepłych miesięcy na północnej półkuli co drugą mniej więcej sobotę — Zeppelinem.

Zamknięcie poczty południowo-amerykańskiej następuje w sobotę o godz. 11 min. 30 w Postamt C. 2 w Berlinie.

Ponieważ sobotnie samoloty z Warszawy do Berlina przybywają o godz. 14 min. 30, tj. po wspomnianem zamknięciu poczty, więc Warszawski Urząd Pocztowy wysyła pocztę lotniczą do południowej Ameryki pociągiem „Warszawa — Zbąszyń“, odchodzącym z dworca Głównego w piątek o godz. 21. min. 37. Poczta wysłana tym pociągiem trafia automatycznie na Postamt C. 2 o godz. 7 min. 43, który ekspedjuje ją dalej.

Poczta wyprawiona tą drogą przybywa do Rio de Janeiro Zeppelinem w środę po południu, samolotem zaś — we czwartek.

Dla skierowania przesyłki pocztowej na linje lotnicze niemieckie, niezbędnem, ale wystarczającem jest oznaczenie na kopercie czerwonym ołówkiem: „mit deutscher Luftpost“.

Zwykła nalepka niebieska nie jest konieczną.

2) Korespondencja przyjmowaną jest przez Pocztę Główną w Warszawie do piątku wieczorem, poczem nazajutrz wyprawianą samolotem do Paryża o godz. 7 rano. Pocztę przeznaczoną do Południowej Ameryki wysyłają z Paryża do Tuluzy, skąd zabiera ją samolot w niedzielę rano i dostarcza do rąk adresata w sobotę rano.

Odlot powrotny następuje w niedzielę.

Z powyższego widać, że połączenie z Rio de Janeiro pocztą lotniczą niemiecką jest dogodniejsze, gdyż tą drogą list dojdzie do rąk adresata w Rio de Janeiro w środę po południu (przy korzystaniu z Zeppelina) lub we czwartek względnie w piątek rano — przy samolotach i adresat ma jeden lub dwa dni na załatwienie sprawy i nadanie odpowiedzi na linję francuską, której samoloty odlatują do Europy w niedzielę z Rio de Janeiro.

List wysłany tą drogą np. w piątek 10 sierpnia dochodzi do rąk adresata w Rio we czwartek 16 sierpnia względnie w piątek 17 sierpnia rano, co pozwala na nadanie odpowiedzi do soboty wieczór 18 sierpnia i na jej otrzymanie w Warszawie w poniedziałek 27 względnie we wtorek 28 sierpnia.

Porto do Brazylji wynosi:

za list:

a) normalna zagraniczna opłata według taryfy do 20 gr	0,60
b) dopłata lotnicza *za każde* 5 gram. lub ułamek:	
linjami niemieckiemi	3,50
linjami francuskiemi	3,60

za karty pocztowe:

a) normalna opłata	0,35
b) dopłata lotnicza:	
linjami niemieckiemi	3,50
linjami francuskiemi	3,60

za druki, próbki i papiery handlowe:

a) normalna opłata według taryfy	
b) dopłata lotnicza *za każde* 25 gramów lub ich ułamek:	
linjami niemieckiemi	3,50
linjami francuskiemi	3,70

Uwagi.

Druki i papiery handlowe przyjmowane są do 2 kg wagi. Przy ekspedycji książek dopuszczaną jest waga 1 tomu do 3 kg.

Próbki mogą być wysyłane do 500 gramów.

Przesyłki pocztowe lotnicze (colis postaux) nie są narazie przyjmowane.

Przy frankowaniu listów do Argentyny, Boliwji, Chile, Paragwaju i Urugwaju dopłata lotnicza wynosi przy korzystaniu z linij niemieckich — 4 złote, przy linjach francuskich — zł 4,20.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW** na Morzu Północnem przywiózł statek Żeglugi Polskiej Chorzów w dniu 12 września w ilości 560/1 i 380/2. Śledzie zamagazynowano w składach firmy Mewa w porcie rybackim. Jak wiadomo f-a Mewa jest

obecnie jedynem przedsiębiorstwem uprawiającem połowy na Morzu Północnem.

— **IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE Z HAMBURGA** utrzymuje się na stałym poziomie z tendencją zwyżki. W d. 8 bm. statek Tczew, a 11 bm. statek Samland przywiozły razem 19 ton śledzi dla wędzarń gdyńskich. W najbliższym czasie przemysł rybny na Górnym Śląsku będzie sprowadzał dla swych potrzeb surowiec przez Gdynię.

— **IMPORT ŚLEDZI ZAMROŻONYCH Z NORWEGJI** rozpoczął się bardzo wcześnie, gdyż już w dniu 11 bm. statek Jaederen przywiózł do portu rybackiego w Gdyni 250/2 skrzynek. Cały ładunek złożono w Chłodni Rybnej, skąd partjami odchodzi dla potrzeb przemysłu rybnego. Fakt tak wczesnego rozpoczęcia importu śledzi zamrożonych dowodzi dobrego zaprowadzenia się tego artykułu na rynku polskim.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH.** W dniu 11 bm. statek Jaederen wyładował w porcie rybackim w Gdyni 463/2 śledzi islandzkich oraz 143/1 i 237/2 śledzi norweskich. Śledzie islandzkie częściowo ładowano w tym samym dniu do wagonów lodowni, resztę złożono w Chłodni Rybnej.

— **PIERWSZA LICYTACJA ŚLEDZI SOLONYCH NORWESKICH** odbyła się w dniu 13 bm. w Magazynach Tranzytowych w porcie rybackim w Gdyni. Firma norweska Ostensjoe z Haugesund wysłała 300/1 beczek do spedytora w Gdyni, który wyłożył pieniądze na transport i składowe. Wobec braku nabywcy na te śledzie i rosnących kosztów składowego, firma norweska nie płaciła tych kosztów. Wobec tego spedytor w Gdyni uzyskał możność sprzedaży całej partji w drodze licytacyjnej na pokrycie własnych wydatków.

Przykład ten może być jedynie przestrogą dla spedytorów w Gdyni przy dalszem obsługiwaniu importu śledziowego.

— **BUDOWA EKSPOZYTURY DLA URZĘDU CELNEGO W PORCIE RYBACKIM W GDYNI** rozpocznie się w dniach najbliższych, a całkowite wykończenie budowy i otwarcie ekspozytury ma nastąpić w połowie października br.

Na uwagę zasługuje fakt, że budowę finansuje Morski Instytut Rybacki celem stworzenia dogodnych warunków dla skierowania importu rybnego przez port rybacki w Gdyni.

— **BUDOWA SPECJALNEJ ZAMRAŻALNI RYB MORSKICH** w Hali i Chłodni Rybnej ze względu na brak funduszów nie będzie mogła być wykonaną. Brak zamrażalni rybnej powoduje bardzo uciążliwe bezrobocie u rybaków gdyńskich. Obecnie Morski Instytut Rybacki posiada szereg ofert na budowę zamrażalni, którą nie jest w możności zrealizować.

— **SUKCES POKAZOWEJ SMAŻARNI RYB MORSKICH NA TARGACH WSCHODNICH** zachęcił zainteresowane firmy w Gdyni do urządzenia w rozmaitych miastach analogicznej imprezy. Ten bezpośredni kontakt odbiorców krajowych z nowym artykułem spożywczym przyczyni się do szybkiego rozwoju propagandy za spożyciem ryb morskich z polskich połowów.

Targi i Wystawy

POCIĄG — WYSTAWA

W najbliższym czasie rozpocznie objazd po całej Polsce pociąg-wystawa, organizowany przez Centralne Towarzystwo Popierania Wytwórczości Krajowej. Celem imprezy, wzorowanej na analogicznych wystawach zagranicznych, jest propaganda wśród elementów kupieckich i szerokich rzesz konsumentów wytwórczości krajowej oraz walka ze zbędnym importem. W pociągu - wystawie, będącym imprezą o charakterze społecznym, bierze udział cały przemysł polski, upatrując w nim skuteczny środek rozszerzenia rynku wewnętrznego dla swych wyrobów i zapoznania ludności w całej Polsce z możliwościami, jakością i wartością produkcji polskiej. Z punktu widzenia interesów przemysłu gdyńskiego pociąg - wystawa stanowi korzystną okazję do przeprowadzenia w kraju propagandy spożycia ryb morskich i przetworów rybnych, ryżu i innych artykułów wytwarzanych lub przetwarzanych przez przemysł gdyński.

Pojemność rynku krajowego na te artykuły, wskutek braku uświadomienia konsumenta polskiego, nie jest należycie wykorzystana. Pociąg - wystawa jest ruchomą wystawą prób i wzorów produkcji krajowej, przyczem organizacja wystawy uwzględnia dokładnie potrzeby zarówno kupca jak i spożywcy, łącząc ścisłość informacji handlowej z opracowaną przez artystów specjalistów stroną pokazów poglądowych. Pociąg składać się będzie z trzydziestu kilku wagonów, specjalnie na ten cel ofiarowanych przez Ministerstwo Komunikacji. Całość wystawy będzie utrzymana na wysokim poziomie technicznym, będzie ona miała własną obsługę telefoniczną i radjową. Szereg pokazów odbywać się będzie w specjalnym wagonie - ciemni wyposażonym w ekran. Obsługa pociągu składać się będzie z kilkudziesięciu specjalnie wyszkolonych pracowników, którzy przez cały czas będą przy wystawie zatrudnieni. Opierając się na analogicznem doświadczeniu zagranicznem można przypuszczać, że pomysł umieszczenia wystawy propagandy spożycia krajowego w pociągu przyczyni się do spopularyzowania produkcji krajowej a przez to samo do skutecznego zwalczania przywozu zbędnych towarów zagranicznych.

TARGI W RUMUNJI.

W okresie od 6 do 30 września odbywają się w Bukareszcie w Park Carol Targi Przemysłu Rumuńskiego.

10-go września otwarte zostały targi na owoce w miejscowości Tighina (Bessarabja). Targi trwać będą do 10 października.

Komunikaty

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 10 września 1934 r. obradował w Centrali Związku Zarząd Główny. Na wstępie wygłosił Prezes Związku p. Marchlewski sprawozdanie za okres ostatniego kwartału, poczem wskazał na cały szereg prac pierwszorzędnej wagi, jakie Związek czekają w chwili obecnej. Do spraw tych należy wyjazd delegacji Związku do Warszawy w sprawach podatkowych i reformy ubezpieczeń socjalnych, organizacja branżowa Związku w dostosowaniu do nowej ustawy przemysłowej, wreszcie wybory do Izby Przemysłowo-Handlowej.

Następnie powitał Prezes delegatów Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu, którzy złożyli przyrzeczenie solidarnej współpracy dla dobra kupiectwa pomorskiego.

W dalszym ciągu obrad omawiany był wniosek Towarzystwa Kupców w Bydgoszczy o przyjęcie tegoż Towarzystwa oraz szeregu innych Towarzystw b. Związku Nadnoteckiego do Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Wniosek ten poprzedzały ustne konferencje, w wyniku których uzgodniono warunki przyjęcia, które Zarząd Główny jednomyślnie zatwierdził. Ponieważ Okręg Bydgoski wchodzi w skład Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, przeto uchwalono i uzgodniono, że lista wyborcza będzie jedna i wspólna. W ten sposób uczyniono pierwszy krok do fuzji organizacji bydgoskiej ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. W dyskusji dano wyraz wielkiemu zadowoleniu z powodu wzmocnienia solidarności kupieckiej. Następnie upoważniono Centralę do uzgadniania kandydatur w poszczególnych okręgach wyborczych. Roczny Walny Zjazd Delegatów Związku odbędzie się w niedzielę, dnia 25 listopada rb., w którym to dniu odbędą się również wybory ze zrzeszeń. Zjazd ten kończy 15-lecie Związku.

Następnie przedyskutował Zarząd Główny wniosek swój o organizację branżową. Przy każdem Towarzystwie będą utworzone koła branżowe, połączone w sekcje branżowe przy Związku. Sekcje branżowe będą miały po myśli ustawy przemysłowej decydujący głos w sprawach branżowych.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU.

Masło.

Położenie rynkowe pozostało w ubiegłym tygodniu sprawozdawczym od 4 — 10. 9. 1934 naogół bez zmiany. Na rynku angielskim tendencja nieco mocniejsza, skutkiem czego Kopenhaga mogła podwyższyć notowanie rozliczeniowe na 184 koron za 100 kg (plus 8 koron), natomiast notowania masła polskiego utrzymały się tylko na zeszłotygodniowym poziomie, częściowo nawet — w odniesieniu do II gat. — wykazują tendencję zniżkową. Ceny wahały się do 56 — 60 sh. za cwt. loco Londyn.

Sytuacja na rynku krajowym bez znaczniejszych zmian.

Jaja.

Sytuacja bez zmiany. Notowania drobnego hurtu wynoszą zł 1,00—1.05 za mendel. w detalu zł 1.10.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	18. 9.	22. 9.	26. 9.	29. 9.
Capella	25. 9.	29. 9.	3. 10.	6. 10.
Cieszyn	2. 10.	6. 10.	10. 10.	13. 10.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 25/26. 9.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 23/24. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia **poniedziałki**	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	17. 9.	22. 9.	19. 9.
Irene	24. 9.	29. 9.	26. 9.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19/20. 9 s/s Ebro — z Gdyni 20/21. 9.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26/27. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13/14. 9. s/s Marieholm — z Gdańska 15/17. 9.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 19. 9. s/s Egon — z Gdyni 26. 9.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 18/19. 9.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 19. 9. s/s Iwan — z Gdyni 3. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 22. 9. s/s Irene — z Gdańska 29. 9.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 19. 9. s/s Little Evy — z Gdyni 29. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Olga	18. 9.	22. 9.
E. Russ	22. 9.	25. 9.
Brake	25. 9.	29. 9.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 29. 9. s/s Tczew — z Gdyni 16. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Balduin — z Gdyni 21. 9. — z Gdańska — 20. 9.

s/s Balduin — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska — 4. 10.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 15. 9.

s/s Ursa — z Gdyni 1. 10. — z Gdańska 29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 18. 9. — z Gdańska 21. 9.
s/s Chorzów — z Gdyni 25. 9. — z Gdańska 28. 9.
s/s Taeran — z Gdyni 21. 9.
s/s Śląsk — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 5. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna	20. 9.	22. 9.
Elin	24. 9.	26. 9.
Condor	27. 9.	29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	18. 9.	21. 9.	28. 9.
Irisen	25. 9.	28. 9.	6. 10.
Śląsk	2. 10.	5. 10.	10. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 19. 9.
s/s Condor — z Gdyni 27. 9. — z Gdańska 29. 9.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 18/19. 9.
s/s Hebe — z Gdyni 25/26. 9.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 25. 9. — z Gdyni 27. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 18. 9. — z Gdyni 20. 9.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 19. 9. — z Gdyni 20. 9.
s/s Lublin — z Gdańska 26. 9. — z Gdyni 27. 9.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 21/22. 9.
s/s Oder — z Gdyni 28/29. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 23/24. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 9. s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 9. s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 25. 9. s/s Mansuria z Gdyni 25. 10.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni — 20/21. 9.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Smaland — z Gdyni 22. 9. m/s Nordland — z Gdyni 24. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 28. 9. s/s Minnequa — z Gdyni 7. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 22. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 16. 9. s/s Valparaiso — z Gdyni ok. 11. 10.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Equator — z Gdańska 18. 9. — z Gdyni 20. 9.
s/s Atlanta — z Gdańska 1. 10. — z Gdyni 3. 10.
s/s Aura — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 20. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardanus — z Gdyni 15. 9. s/s City of Eastbourne — 6. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ceylon — z Gdyni 25. 9. m/s Thalatta — z Gdyni 16. 10.
s/s Sumatra — z Gdyni 6. 11.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa — 13. 9.		s/s Minnequa — 26. 9.
s/s Scanyork — 29. 9.		s/s Scanyork — 13. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.
s/s Pułaski — 22. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 8. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.
s/s Pułaski — 24. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	18. 9.	22. 9.	26. 9.	29. 9.
s/s Capella	25. 9.	29. 9.	3. 10.	6. 10.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	19. 9.	22. 9.	25. 9.
Brake	22. 9.	25. 9.	29. 9.
Lothar	29. 9.	2. 10.	6. 10.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	26. 9.	29. 9.	2. 10.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga — 25. 9. — w Gdyni — 28. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk — 13. 9. z Rotterdamu — s/s Taernan — 17. 9.
z Rotterdamu — s/s Chorzów — 22. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna	15. 9.	20. 9.	22. 9.
Elin	18. 9.	24. 9.	26. 9.
Condor	22. 9.	27. 9.	29. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji — 22. 9. s/s Cieszyn — z Antwerpji — 26. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 20. 9. — w Gdyni — 27. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	20. 9.	24. 9.	26. 9.	29. 9.
Neptun	27. 9.	1. 10.	3. 10.	6. 10.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	20. 9.	23. 9.	25. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	13. 9.	16. 9.	18. 9.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	13. 9.	16. 9.	19. 9.
s/s Lublin	20. 9.	23. 9.	26. 9.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s America		1. 8.	25. 8.	—	24. 9.
m/s Stureholm		8. 9.	15. 9.	21. 9.	14. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Aura	23. 8.	26. 9.	26. 9.
s/s Bore IX	9. 9.	14. 10.	29. 10.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
m/s Smaland		30. 8.			5.9 9.			21/23. 9.	20. 9.
m/s Blaland	11. 9.	—	3. 9.		6. 9.		22. 8.		28. 9.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 10.